



(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

(12) **Gebrauchsmusterschrift**
(10) DE 200 14 245 U 1

(51) Int. Cl. 7:
B 62 D 47/00

DE 200 14 245 U 1

(21) Aktenzeichen: 200 14 245.3
(22) Anmeldetag: 17. 8. 2000
(47) Eintragungstag: 12. 4. 2001
(43) Bekanntmachung im Patentblatt: 17. 5. 2001

(73) Inhaber:
Polifke, Harald, 74523 Schwäbisch Hall, DE

(54) Längenverstellbares Fahrzeug

(57) Multifunktionsfahrzeug Bei diesem Fahrzeug ist die Fahrerkabine (2 Personen/nebeneinander) an einem Drehpunkt (Zeichnung Punkt 1) um ca. 40 Grad schwenkbar, dadurch entsteht Raum hinter der Kabine, der durch die gleichzeitig nach vorne kommende Hinterachse eingenommen wird. Die Hinterachse ist in einer zentralen Teleskoprohr (Zeichnung Punkt 2) mit der Vorderachse verbunden. Die Kabine ist mit einem Gelenk mit dem vorderen Teil des Teleskoprohrs verbunden.

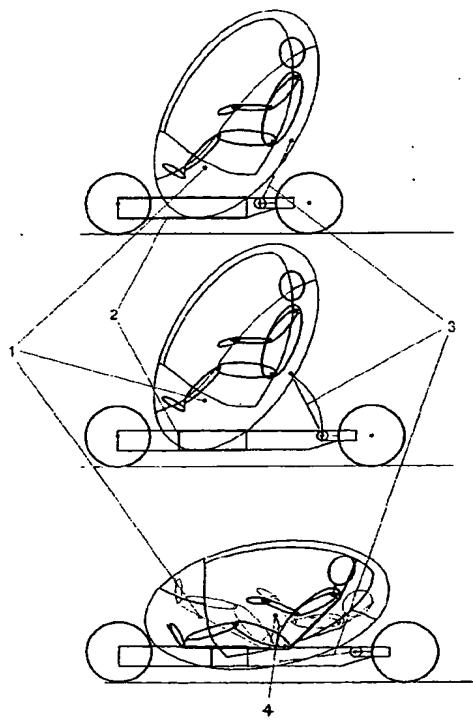
Die Kabine wird an diesem Gelenk gesteuert (angehoben oder gesenkt).

Zeitgleich wird die Hinterachse durch mittels einer Mechanik (Zahnstange oder Gewindestange) nach vorn oder nach hinten geschoben.

Damit die Kabine eine stabile Aufhangung bekommt wird sie zusaetzzlich durch 2 weitere Streben (Zeichnung Punkt 3) mit der Hinterachse verbunden. Diese Streben sind an beiden Seiten der Kanzel unterhalb der Tueren mit Drehgelenken angebracht. Die anderen Enden der Streben sind durch Gelenke mit der Hinterachse (Drehachse Hinterradfederung) verbunden.

Die Steuerung von Anheben/Senken der Kabine und Ein/Ausschieben des Teleskoprohres ist so angesteuert, dass sich die Kabine gleichmaessig hebt/senk und passend dazu sich die Hinterachse verschiebt.

Nach einer Verstellung der Kabine werden die Verbindungen (Gelenke und Teleskoprohr) wieder arretiert die vor der Verstellung geloesst wurden.



DE 200 14 245 U 1

14.02.01

Beschreibung

Automobil Transformer (Multifunktionsmobil) von Harald Polifke

Transformer - Zweisitziges Fahrzeugkonzept fuer mehrere Anwendungsbereiche

Den heutigen Anspruechen wird es immer schwieriger das passende Fahrzeug zu entwickeln, fuer jeden Einsatzbereich ein massgeschneidertes Auto.

Diese Fahrzeuge haben fuer ihr Einsatzgebiet grosse Vorteile, aber wenn sie dieses Gebiet verlassen, aber auch grosse Nachteile.

Der Transformer ist eine Kombination von verschiedenen Fahrzeugtypen (Uberland, Pickup und Stadtfahrzeug).

Das wird dadurch erreicht, dass Fahrzeugkanzel schwenkbar ist.

fuer Ueberland: liegende Kanzel mit langem Radstand

als Pickup: stehende Kanzel mit langem Radstand

als Stadtfahrzeug: stehende Kanzel mit kurzem Radstand

Fuer den Uberlandbereich erreicht man somit einen tiefen Schwerpunkt, eine guenstige

Aerodynamik und eine schnittige Linie.

Fuer den Pickup entsteht hinter der Kanzel ein grosses Platzangebot.

Fuer das Stadtfahrzeug ein kurzer Radstand (gut zum Parken und zur Wendigkeit) und eine uebersichtliche hohe Sitzposition.

Die Kanzel ist an einem Drehpunkt mit dem vorderen Teil des Fahrwerks verbunden. Der Radstand wird durch ein Teleskop Rohr in der Laenge veraendert.

Die Sitze sind innerhalb der Kanzel zusammen mit dem Lenkrad an einem weiteren Drehpunkt aufgehaengt um eine ergonomische Sitzposition zu gewaehrleisten.

Dabei ist der egyptische Querschnitt hervorragend geeignet, um dem Fahrer und Beifahrer bei den beiden Kabinenstellungen genugend Platz zu bieten (Fuss- und Kopfraum).

Die Tueren lassen sich nach oben bzw. nach vorne oeffnen.

Durch einen Elektromotor laesst sich die Lage der Kanzel und der Radstand verstellen

DE 20014245 U1

14.02.01

Die Schutzansprüche

Automobil Transformer (Multifunktionsmobil) von Harald Polifke

Transformer - Zweisitziges Fahrzeugkonzept fuer mehrere Anwendungsbereiche

1. Multifunktionsfahrzeug

Bei diesem Fahrzeug ist die Fahrerkabine (2 Personen / nebeneinander) an einem Drehpunkt (Zeichnung Punkt 1) um ca. 40 Grad schwenkbar, dadurch entsteht Raum hinter der Kabine, der durch die gleichzeitig nach vorne kommende Hinterachse eingenommen wird. Die Hinterachse ist in einer zentrales Teleskoprohr (Zeichnung Punkt 2) mit der Vorderachse verbunden. Die Kabine ist mit einem Gelenk mit dem vorderen Teil des Teleskopohrs verbunden.

Die Kabine wird an diesem Gelenk gesteuert (angehoben oder gesenkt). Zeitgleich wird die Hinterachse durch mittels einer Mechanik (Zahnstange oder Gewindestange) nach vorn oder nach hinten geschoben.

Damit die Kabine eine stabile Aufhangung bekommt wird sie zusaetlich durch 2 weitere Streben (Zeichnung Punkt 3) mit der Hinterachse verbunden. Diese Streben sind an beiden Seiten der Kanzel unterhalb der Tueren mit Drehgelenken angebracht. Die anderen Enden der Streben sind durch Gelenke mit der Hinterachse (Drehachse Hinterradfederung) verbunden.

Die Steuerung von Anheben/Senken der Kabine und Ein/Ausschieben des Teleskopohres ist so angesteuert, dass sich sie Kabine gleichmaessig hebt/senk und passend dazu sich die Hinterachse verschiebt.

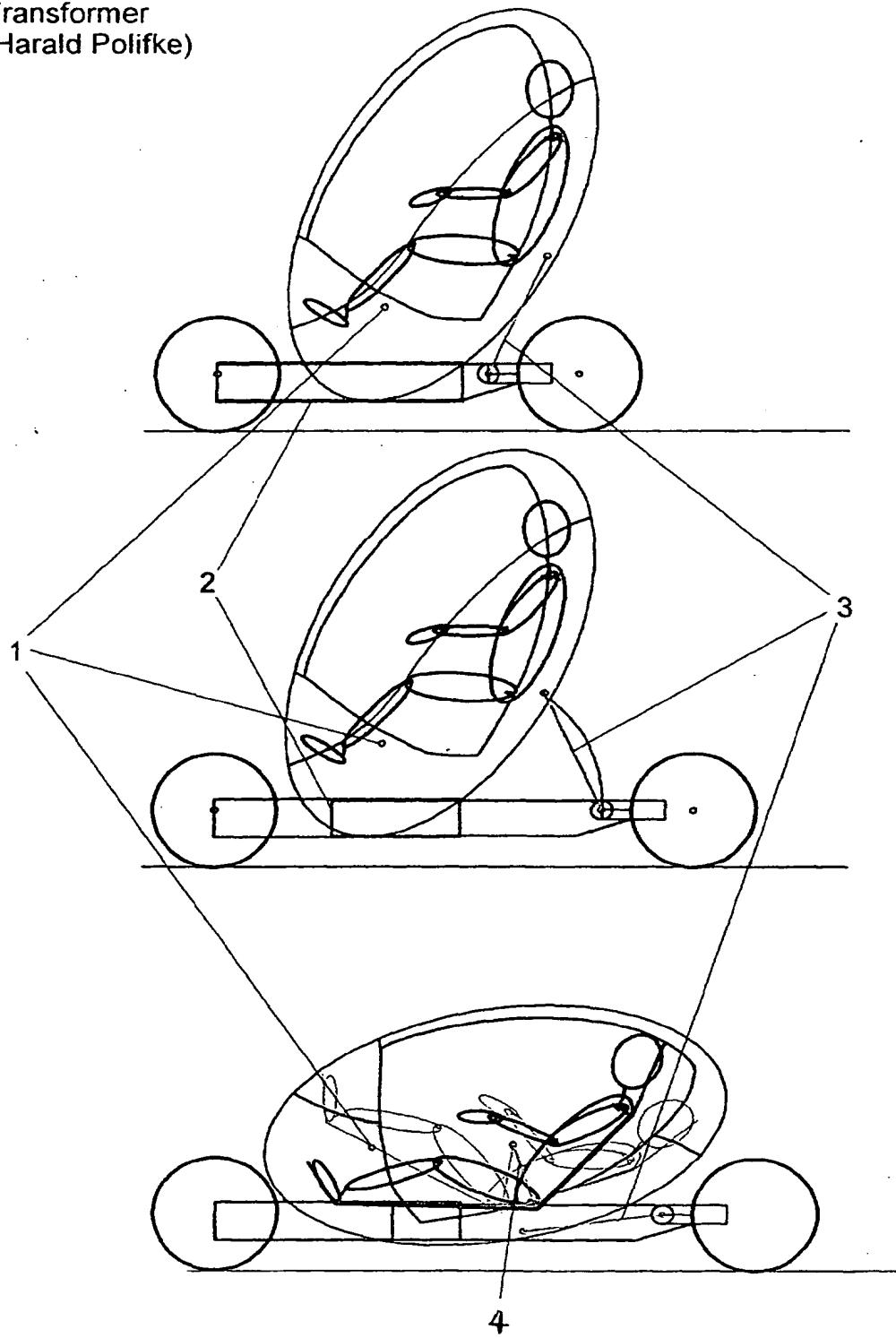
Nach einer Verstellung der Kabine werden die Verbindungen (Gelenke und Teleskopohr) wieder arretiert die vor der Verstellung geloesst wurden.

2. Die Lage der Sitze im Inneren der elpytischen Fahrerkanzel nach Schutzanspruch 1

dadurch gekennzeichnet,
dass sie in der Fahrerkanzel an einem weiteren Drehpunkt (Zeichnung Punkt 4) aufgehaengt sind, ebenso wie die Befestigung des Lenkrades und der Armaturen. Der elyptische Querschnitt kommt der Ergonomie und dem Anspruechen an das Fahrzeug dabei sehr entgegen.

DE 200 14 245 U1

Transformer
(Harald Polifke)



DE 200 14 245 U1